

N. 3226

DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa dei senatori ROSSI, DOLAZZA e CASTELLI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 21 APRILE 1998

—————

Intervento straordinario per migliorare il sistema di mobilità
nella provincia di Bergamo

—————

INDICE

Relazione	<i>Pag.</i>	3
Disegno di legge	»	6
Elenco delle opere da realizzare nella provincia di Bergamo per il miglioramento del sistema della mobilità	»	9

ONOREVOLI SENATORI. - L'economia bergamasca risente negativamente dell'arretratezza della propria rete viaria e ferroviaria; la lentezza dei trasporti si traduce, per le imprese, in un determinato costo che si aggiunge in maniera gravosa alla pressione fiscale e contributiva; l'imminente varo dell'Unione monetaria europea (UME) aggraverà maggiormente la posizione delle imprese bergamasche, oramai collocate, in termini di redditività, ai margini del mercato produttivo europeo.

Con il presente disegno di legge, si richiede un intervento straordinario per la copertura finanziaria di 2.682 miliardi di lire, a carico del bilancio dello Stato, al fine di realizzare opere relative alla viabilità stradale, ferroviaria e tramviaria, elencate negli allegati 1, 2 e 3.

Un miglioramento della mobilità locale si rende necessario, considerato il discreto numero di residenti nella provincia (un milione di abitanti), il forte movimento industriale e commerciale che interessa zone produttive dall'elevato dinamismo, nonchè l'estensione e le caratteristiche montagnose di parte del territorio bergamasco.

Da anni la provincia di Bergamo insiste sulla necessità di interventi sul sistema delle infrastrutture sottolineando lo strettissimo legame fra sviluppo economico ed efficienza dei trasporti e denunciando rischi reali di impoverimento del tessuto se non si riuscirà ad invertire la rotta.

Gran parte delle opere atte a migliorare il sistema di mobilità sono state progettate e mai realizzate, a causa di una ripartizione sbilanciata delle risorse finanziarie, ripartizione che ha operato una discriminazione nei confronti di regioni, e all'interno di queste di alcune province, floride dal punto di vista economico e della produttività; regioni e province che sono state private di importanti interventi infrastrutturali, a soste-

gno di un'economia, rivelatesi in molti casi, trainante.

Tale discriminazione rientra nella logica generale dello Stato «moderno», che ha accentrato maggiormente le entrate, per procedere ad una redistribuzione teoricamente mirata a sostenere lo sviluppo delle cosiddette «aree deboli».

La scarsità dei lavori pubblici nella provincia bergamasca è stata evidenziata dal prefetto di Bergamo nella circolare del 2 dicembre 1997 (Prot. 2614/16.4 Gab.), avente come oggetto il monitoraggio del settore edile bergamasco.

Il Gruppo Lega Nord-Per la Padania indipendente da tempo sostiene la necessità di garantire agli enti locali la scelta degli interventi infrastrutturali nel territorio di loro competenza; una scelta sicuramente facile dal punto di vista progettuale, ma difficile dal punto di vista operativo, per la mancanza di fondi.

Nell'attesa di trasformare la «finanza derivata» in «federalismo fiscale», per quanto attiene all'attuazione di opere nel settore della mobilità, sarebbe interessante attribuire delle priorità territoriali, anche nell'ambito delle province, stabilendo dei parametri in relazione alla popolazione residente, al numero dei veicoli immatricolati, alla rete viaria esistente, al prodotto interno lordo (PIL), al volume del traffico merci sia interno al territorio che di transito, considerando detti indici nel computo totale della ripartizione, secondo un peso da determinare.

Al riguardo, i dati relativi alla provincia di Bergamo sono straordinari.

Se si applicassero i suddetti parametri, la provincia di Bergamo ricoprirebbe i criteri tecnico-economici richiesti.

È sufficiente osservare i dati elencati di seguito:

I suddetti dati non includono le strade comunali entro il centro urbano.

	km rete viaria	Veicoli circolanti	Veicoli circ.ti/ rete viaria	km strada per 10.000 ab.
Prov. Bergamo.....	2.775	602.444	217	30
Totale nazionale.....	302.849	35.129.992	116	53

Per ciò che attiene i tributi erariali e il PIL, la provincia di Bergamo presenta i dati seguenti:

e) imposte dirette ed indirette pagate allo Stato, calcolate nel 1997: circa 17.000 miliardi;

f) prodotto interno lordo (PIL): 50.000 miliardi circa, calcolati nel 1997;

g) import: 7.191 miliardi, nel 1996;

h) export: 13.686 miliardi, nel 1996;

i) i trasferimenti erariali dallo Stato alla provincia e comuni della provincia di Bergamo (dato riferito al 1995) sono stati complessivamente solo 202 miliardi.

La richiesta di una copertura finanziaria di 2.682 miliardi di lire da destinare alla provincia di Bergamo per l'attuazione di opere viarie, ferroviarie e tramviarie, non è una cifra esorbitante se la si rapporta ai suddetti dati, soprattutto se si considera che l'impegno è distribuito in venti anni.

L'onere a carico dello Stato, è stato scaglionato in tre *tranche*.

Lo strumento scelto per ottenere i finanziamenti relativi all'attuazione delle opere viarie, ferroviarie e tramviarie, è la contrazione di mutui ventennali con la Cassa depositi e prestiti ed altri enti creditizi nazionali o stranieri rimborsabili annualmente.

L'ammontare del finanziamento per le opere di cui agli articoli 1, 2 e 3, è ripartito rispettivamente in lire 1.590 miliardi, rimborsabili nella misura di lire 140 miliardi annui, a partire dal 1999 per la viabilità statale; 462 miliardi, rimborsabili nella misura di lire 40 miliardi annui a partire dal 1998 per la viabilità provinciale; 630 miliardi, rimborsabili nella misura di 55 miliardi annui a partire dal 1998 per le opere ferrovia-

rie tramviarie. L'onere a carico dello Stato è quindi di 95 miliardi per il 1998 e 235 miliardi all'anno a decorrere dal 1999.

Al riguardo giova sottolineare che si è preferito spostare di un anno l'intervento finanziario dello Stato di cui all'articolo 1, per l'impossibilità di reperire i fondi necessari nel «fondo speciale» di parte capitale del 1998, poichè si è utilizzato l'accantonamento relativo al Ministero dei lavori pubblici.

Per l'attuazione delle opere stradali statali si è utilizzata la formula della delega alla regione delle opere di viabilità statale, richiamando peraltro l'articolo 118 della Costituzione, norma troppo spesso dimenticata, secondo cui la regione si avvale, di regola, degli uffici degli enti locali, al fine di seguire lo schema proposto dalla Costituzione stessa per l'affidamento a province e comuni di attività proprie dello Stato.

Per quanto attiene alle opere ferroviarie e tramviarie, di cui all'articolo 3, si precisa che entro il 1° gennaio 2000, le regioni subentreranno con propri autonomi contratti di servizio regionale al contratto di servizio pubblico tra Stato e Ferrovie dello Stato S.p.A. per servizi di interesse locale e regionale.

L'ammortamento del mutuo, suddiviso nelle rate annuali di lire 235 miliardi, diventa «irrilevante» se lo si paragona ai valori economici della provincia di Bergamo, che è in grado di «onorare l'investimento statale», soprattutto se si considera che la somma da rimborsare annualmente è lo 0,575 per cento del prodotto interno lordo della provincia.

L'articolo 4 prevede l'obbligo per le imprese appaltatrici delle opere indicate negli

allegati 1, 2 e 3 di acquisire almeno il 30 per cento della manodopera proveniente dalle aree inserite negli obiettivi 1, 2 e 5b di cui al regolamento (CEE) n. 2081/93.

Al riguardo, è bene precisare che la percentuale del 30 per cento è indicativa e, durante la fase di discussione della presente legge, sarà oggetto di attenta valutazione.

Per quanto attiene alla retribuzione le aziende vincitrici potranno utilizzare, limitatamente alla quota prevista per legge, gli stanziamenti di cui al decreto-legge 20 gennaio 1998, n. 4, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 marzo 1998, sono stati

messi a disposizione dei residenti nelle regioni facenti parte degli obiettivi sopramenzionati.

Sicuramente la destinazione di questi fondi alla realizzazione di infrastrutture nella provincia di Bergamo risponde a criteri di produttività; infatti l'investimento di capitali pubblici in aree sviluppate porta maggiori e più veloci benefici al sistema produttivo nazionale con effetti trainanti anche sulle aree non sviluppate.

Non si deve insistere nello sperpero di fondi in attività assistenziali finalizzate alla distribuzione di sussidi.

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.**

1. L'attuazione delle opere stradali di competenza dello Stato, di cui all'allegato 1, è delegata alla regione Lombardia ai sensi dell'articolo 118, comma secondo, della Costituzione.

2. La regione Lombardia, nell'esercizio della delega di cui al comma 1, si avvale per quanto possibile degli uffici della provincia di Bergamo, ai sensi del comma terzo del citato articolo 118 della Costituzione.

3. Ai fini della realizzazione delle opere di cui al presente articolo, la regione Lombardia è autorizzata a contrarre, con la Cassa depositi e prestiti e con altri enti creditizi nazionali ed esteri, mutui ventennali per l'ammontare di lire 1.590 miliardi. Il relativo onere è a carico del bilancio dello Stato. Alla copertura finanziaria si provvede mediante riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, all'unità previsionale di base di conto capitale «fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, all'uopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei lavori pubblici, limiti di impegno a favore di soggetti non statali, nella misura di lire 140 miliardi annui a decorrere dal 1999.

Art. 2.

1. Per l'attuazione delle opere di viabilità provinciale, di cui all'allegato 2, la provincia di Bergamo è autorizzata a contrarre mutui ventennali con la Cassa depositi e prestiti e con altri enti creditizi nazionali o stranieri, per l'ammontare di lire 462 mi-

liardi. Il relativo onere è posto a carico del bilancio dello Stato. Alla copertura finanziaria si provvede mediante riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, all'unità previsionale di base di conto capitale «fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, all'uopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei lavori pubblici, limiti di impegno a favore di soggetti non statali, nella misura di lire 40 miliardi annui a partire dal 1998.

Art. 3.

1. Per l'attuazione delle opere ferroviarie e tramviarie di cui all'allegato 3, la società Ferrovie dello Stato S.p.A. è autorizzata a contrarre mutui ventennali con la Cassa depositi e prestiti e con altri enti creditizi nazionali e stranieri per l'ammontare di lire 630 miliardi. Il relativo onere è posto a carico del bilancio dello Stato. Alla copertura finanziaria si provvede mediante riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, all'unità previsionale di base di conto capitale «fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, all'uopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione, limiti di impegno a favore di soggetti non statali, nella misura di lire 55 miliardi annui a decorrere dal 1998.

Art. 4.

1. Nelle gare di appalto per le opere di cui alla presente legge, per le imprese che vi partecipano è obbligatorio utilizzare almeno il 30 per cento della manodopera proveniente dalle aree di cui agli obiettivi 1, 2 e 5b del regolamento (CEE) n. 2081/93 del

Consiglio, del 20 luglio 1993, e successive modificazioni.

2. Per il trattamento retributivo dovuto alla manodopera di cui al comma 1, le imprese vincitrici, ove ne ricorrano le condizioni, possono attingere ai fondi di cui al decreto-legge 20 gennaio 1998, n. 4, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 marzo 1998, n. 52.

**ELENCO DELLE OPERE DA REALIZZARE
NELLA PROVINCIA DI BERGAMO PER IL MIGLIORAMENTO
DEL SISTEMA DELLA MOBILITÀ**

ALLEGATO 1

VIABILITÀ STATALE

1. SS. 42 «Del Tonale e della Mendola»: variante da Albano S. Alessandro a Pianico.
Importo lire 500 miliardi.
2. SS. 42 «Del Tonale e della Mendola»: variante Bergamo-Treviglio.
Importo lire 250 miliardi.
3. SS. 11 «Padana Superiore»: variante da Urago d'Oglio a Treviglio.
Importo lire 300 miliardi.
4. SS. 342 «Briantea»: variante di Cisano Bergamasco.
Importo lire 60 miliardi.
5. SS. 639 «Dei laghi di Pusiano e Garlate»: variante di Cisano Bergamasco.
Importo lire 50 miliardi.
6. SS. 591 «Cremasca»: variante Zanica-Cologno.
Importo lire 50 miliardi.
7. SS. 470 «Di Valle Brembana»: variante di Zogno.
Importo lire 90 miliardi.
8. SS. 470 «Di Valle Brembana»: variante di S. Giovanni Bianco.
Importo lire 80 miliardi.
9. SS. 671 «Di Valle Seriana»: variante da Ponte Nossà a Clusone.
Importo lire 150 miliardi.
10. SS. 469 «Sebina Occidentale»: variante di Riva di Solto.
Importo lire 10 miliardi.
11. SS. 470 «Di Valle Brembana»: penetrazione in Bergamo con costruzione di galleria dalla località Petosino fino all'imbocco della circonvallazione.
Importo lire 50 miliardi.

ALLEGATO 2

VIABILITÀ PROVINCIALE

1. Penetrazione est: Pedrengo-Bergamo.
Importo lire 30 miliardi.
2. SP. 91 «Di Valle Calepio»: varianti da Seriate a Chiuduno e da Grumello del Monte a Capriolo.
Importo lire 47 miliardi.
3. Dorsale dell'Isola: da Terno d'Isola a Filago.
Importo lire 10 miliardi.
4. SP. 98 «Calciana»: variante da Mornico al Serio (SS. 573) a Calcio (SS. 11).
Importo lire 25 miliardi.
5. SP. 25 «S. Giovanni Bianco-Val Bordesigli»: galleria in corrispondenza dell'orrido di Taleggio.
Importo lire 50 miliardi.
6. Ammodernamento e messa in sicurezza della rete viaria provinciale.
Importo lire 300 miliardi.

ALLEGATO 3

OPERE FERROVIARIE E TRAMVIARIE

1. Linea ferroviaria: Bergamo-Treviglio.
Importo lire 80 miliardi.
2. Tramvia delle Valli.
Importo lire 400 miliardi.
3. Raddoppio della tratta ferroviaria Calusco-Bergamo-Montello.
Importo lire 150 miliardi.

